Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/11422

04. 09. 98

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Sicherheit in der Deutschen Bucht V

Am 20. Juli 1998 hatte der unter libyscher Flagge fahrende Tanker EL GURDABIA bei der Anfahrt auf die Ölverladeterminals von Wilhelmshaven im Seegebiet Deutsche Bucht innerhalb der deutschen Hoheitsgewässer mehrere Totalausfälle der Maschinenanlage („Blackout"). So trieb der 22 Jahre alte Tanker über eine halbe Stunde manövrierunfähig im Bereich der Jadeansteuerung. Nach weiteren Blackouts mußte der mit Rohöl für Wilhelmshaven beladene Tanker im Bereich der Tonne 27 des Jadefahrwassers eine Notankerung durchführen, um eine Grundberührung oder Strandung zu vermeiden.

Recherchen haben ergeben, daß

- die Leitung der Revierzentrale „Deutsche Bucht" in Wilhelmshaven auch am 23. Juli 1998 noch keine Kenntnis von diesem Vorfall hatte,
- die Sonderstelle des Bundes zur Bekämpfung der Meeresverschmutzung bis zum 23. Juli 1998 keine Kenntnis von diesem Vorfall hatte,
- die Einsatzleitung der Hafenassistenzschlepper in Wilhelmshaven am 20. Juli 1998 auf Anforderung der Revierzentrale „Deutsche Bucht" den Schlepper STELLA zum Notankerplatz der EL GURDABIA entsandt hat.

Durch die Einführung moderner Radartechnik ist eine Fernüberwachung des Schiffsverkehres im Seegebiet Deutsche Bucht möglich. Diese Fernüberwachung erfolgt in den Revierzentralen. Für die Sicherung des Seegebietes im Zusammenhang mit Schiffs- und Ölunfällen gibt es ein Notfallkonzept, in das eine Vielzahl von Behörden und Einrichtungen eingebunden sind.

Die Effektivität eines solchen Notfallkonzeptes hängt von mehreren Faktoren ab. Dazu gehören u. a., daß

- durch frühzeitige Information der im Konzept vorgesehenen Leitung die notwendigen Notfallmaßnahmen rechtzeitig vorbereitet und erste Vorbeugemaßnahmen ergriffen werden können,

- sämtliche Informationen zur Beurteilung der Verkehrslage und möglicher Notfälle der im Konzept vorgesehenen Leitung ständig und unverzüglich zur Verfügung stehen,
- vorhandene Notfallkapazitäten rechtzeitig bereitgestellt bzw. in die Nähe eines möglichen Notfalles verlegt werden.

Aus unseren Recherchen haben wir den Eindruck gewonnen, daß die Effektivität des vorliegenden Notfallkonzeptes derzeit noch nicht vollständig gewährleistet ist. Außerdem gibt es ein Nebeneinander verschiedener Einrichtungen und Behörden, deren Aufgaben und Kompetenzen nach unserem Eindruck nicht eindeutig geregelt und praxisgerecht verteilt bzw. gebündelt sind. Dieses Nebeneinander kann u. a. dazu führen, daß in einem Notfall

- vorhandene Kapazitäten nicht oder nur in geringem Umfang eingesetzt werden,
- eingesetzte Kapazitäten unkoordiniert und daher uneffektiv genutzt werden,
- die Bekämpfung eines Schiffsunfalles nicht erfolgreich durchgeführt werden kann und dadurch Schäden für Mensch und Umwelt entstehen.

Daher fragen wir die Bundesregierung:

Zum Vorfall EL GURDABIA

1. Aus welchen Gründen war nach Kenntnis der Bundesregierung die Leitung der Revierzentrale „Deutsche Bucht" am 23. Juli 1998 nicht darüber informiert, daß am Morgen des 20. Juli 1998 auf dem mit Rohöl für Wilhelmshaven beladenen Tanker EL GURDABIA mindestens zweimal die Maschinenanlage vollständig ausgefallen war und der Tanker mindestens einmal – im Bereich des Jadefahrwassers bei der Tonne 27 – nur durch Notankerung eine Strandung verhindern konnte?

   a) Welcher Funktionsträger der Revierzentrale „Deutsche Bucht" ist zu welchem Zeitpunkt über diesen Vorfall informiert worden?

      Aus welchen Gründen wurde diese Information nicht an die Leitung weitergegeben?

   b) Welche Maßnahmen wurden wann und aus welchen Gründen von den Mitarbeitern der Revierzentrale „Deutsche Bucht" ergriffen, nachdem ihnen dieser Vorfall bekannt wurde?

2. Wie und ab wann wird nach Kenntnis der Bundesregierung sichergestellt sein, daß die Leitung der Revierzentrale „Deutsche Bucht" unverzüglich darüber informiert wird, wenn ein mit Rohöl oder anderer umweltgefährlicher Ladung beladenes Schiff Maschinenausfall hat und es möglicherweise zu einer Strandung oder einer anderen Gefahrensituation kommen könnte?

3. Aus welchen Gründen ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Sonderstelle zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen von der Revierzentrale „Deutsche Bucht" nicht über den Vorfall am Morgen des 20. Juli 1998 informiert worden?

4. Wie und ab wann wird nach Kenntnis der Bundesregierung sichergestellt sein, daß die Leitung der Sonderstellen zur Bekämpfung der Meeresverschmutzung von der Revierzentrale „Deutsche Bucht" unverzüglich darüber informiert wird, wenn ein mit Rohöl oder anderer umweltgefährlicher Ladung beladenes Schiff Maschinenausfall hat und es möglicherweise zu einer Strandung oder einer anderen Gefahrensituation kommen könnte?

5. Von wem und aus welchem Grund wurde nach Kenntnis der Bundesregierung der Hafenassistenzschlepper STELLA am 20. Juli 1998 zum notgeankerten Tanker EL GURDABIA beordert, und welche Maßnahmen wurden von der Besatzung des Schleppers dort mit welchem Ergebnis ergriffen?

   a) Welche See- und Hafenassistenzschlepper mit welcher Schleppleistung hätten nach Kenntnis der Bundesregierung innerhalb von sechs Stunden aus welchen Seehäfen am 20. Juli 1998 die Tonne 27 im Jadefahrwasser erreichen können, um der EL GURDABIA nach einer Strandung Hilfeleistung zu gewähren?

   b) Aus welchem Grund wurde nach Kenntnis der Bundesregierung nur der Hafenassistenzschlepper STELLA am 20. Juli 1998 zum notgeankerten Tanker EL GURDABIA beordert, obwohl weitere Schlepper zur Verfügung gestanden hätten?

   c) Wo befand sich nach Kenntnis der Bundesregierung der von ihr als „Notfallschlepper Deutsche Bucht" gecharterte Bergungsschlepper OCEANIC am Morgen des 20. Juli 1998?

6. Wurde nach Kenntnis der Bundesregierung die Schiffsleitung des von ihr als „Notfallschlepper Deutsche Bucht" gecharterten Bergungsschleppers OCEANIC über den EL GURDABIA-Zwischenfall informiert?

   Wenn ja, wann und von wem?

   Wenn nein, warum ist dies unterblieben?

7. Wurde der von der Bundesregierung ihr als „Notfallschlepper Deutsche Bucht" gecharterte Bergungsschlepper OCEANIC am 20. Juli 1998 in die Nähe des havarierten Tankers EL GURDABIA beordert, um in einem Notfall sofort eingreifen zu können?

   Wenn ja, wann und von wem?

   Wenn nein, warum ist dies unterblieben?

8. Wäre nach Kenntnis der Bundesregierung ein vollständiges oder teilweises Auseinanderbrechen des 22 Jahre alten Tankers EL GURDABIA bei einer Strandung im Bereich der

Tonne 27 im Jadefahrwasser am 20. Juli 1998 ausgeschlossen gewesen?

9. Welche ökologischen und ökonomischen Folgen hätte nach Kenntnis der Bundesregierung das vollständige oder teilweise Auseinanderbrechen des libyschen Tankers EL GURDABIA im Bereich der Tonne 27 im Jadefahrwasser für das Wattenmeer, die deutsche Nordseeküste, die Anwohner, den dortigen Fremdenverkehr, die dortige Fischerei und die Bundesrepublik Deutschland haben können?

Zum Notfallkonzept des Bundes

10. Welche Behörden, Einrichtungen und Dienststellen stehen der Bundesregierung für die Überwachung und Lenkung des Schiffsverkehres sowie zur Bekämpfung von Schiffs- und Ölunfällen zur Verfügung?

11. Welche Fahrzeuge und Geräte und welches Personal stehen der Bundesregierung zur Bekämpfung von Schiffs- und Ölunfällen direkt oder indirekt über die genannten Einrichtungen und Dienststellen zur Verfügung?

12. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung zur Koordinierung der verschiedenen zur Bekämpfung von Schiffs- und Ölunfällen zur Verfügung stehenden Kräfte bisher getroffen?

13. Welche Behörde, Einrichtung oder Dienststelle leitet und koordiniert nach Planung der Bundesregierung den Einsatz der zur Bekämpfung von Schiffs- und Ölunfällen zur Verfügung stehenden Kräfte?

    a) Wie und auf welcher Grundlage sind nach Planung der Bundesregierung die Kompetenzen der verschiedenen zur Bekämpfung von Schiffs- und Ölunfällen zur Verfügung stehenden Kräfte geregelt, um einen koordinierten Einsatz bei Notfällen zu gewährleisten?

    b) Welche Weisungsbefugnis gegenüber anderen hat nach Planung der Bundesregierung auf welcher Grundlage diese Institution, um die den Einsatz der zur Bekämpfung von Schiffs- und Ölunfällen zur Verfügung stehenden Kräfte zu leiten und zu koordinieren?

    c) Welche Informationsquellen stehen wie und auf welcher Grundlage der Stelle zur Verfügung, die den Einsatz der zur Bekämpfung von Schiffs- und Ölunfällen zur Verfügung stehenden Kräfte zu leiten und zu koordinieren hat?

    d) Wie und durch wen wird die konkrete Einsatzkoordination erfolgen?

       Über welche Weisungsbefugnisse innerhalb und zwischen den verschiedenen zur Bekämpfung von Schiffs- und Ölunfällen zur Verfügung stehenden Kräften wird dann diese Stelle verfügen, und welche Informationsketten werden dieser Stelle zur Verfügung stehen?

    e) Wie wird nach Planung der Bundesregierung durch wen gewährleistet und verantwortet, daß bei einem Notfall bzw.

bei der Bekämpfung von Schiffs- und Ölunfällen vorhandenes Material und Logistik mit größtmöglicher Effizienz eingesetzt wird?

14. Bei welchen Schiffen kam es nach Kenntnis der Bundesregierung seit März 1996 im Seegebiet Deutsche Bucht bei welchen Wetterbedingungen und wo zu einer vollständigen oder teilweisen Manövrierunfähigkeit, und wie lange dauerte diese Manövrierunfähigkeit?

    a) Bei welchen vollständig oder teilweise manövrierunfähigen Schiffen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung durch die jeweilige Schiffsleitung welche Schlepper zur Hilfeleistung angefordert und benötigt?

    b) Bei welchen vollständig oder teilweise manövrierunfähigen Schiffen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung durch die zuständigen Wasser- und Schiffahrtsdirektionen bzw. deren nachgeordnete Behörden welche Schlepper aus welchem Grund zur Hilfeleistung angefordert und benötigt?

    c) Bei welchen vollständig oder teilweise manövrierunfähigen Schiffen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung durch die zuständigen Wasser- und Schiffahrtsdirektionen bzw. deren nachgeordnete Behörden welche bundeseigenen bzw. vom Bund gecharterten Schiffe aus welchem Grund zur Hilfeleistung angefordert und benötigt?

Zur Einbindung der Küstenwache in das Notfallkonzept des Bundes

15. Aus welchem Grund hat die Bundesregierung eine deutsche Küstenwache eingerichtet, und welche Behörden und Einrichtungen des Bundes bzw. der Länder gehören auf welcher Grundlage zur deutschen Küstenwache?

16. Welche Behörde leitet und koordiniert aus welchem Grund und auf welcher Grundlage wann welchen Einsatz der deutschen Küstenwache?

17. Wie wird nach Planung der Bundesregierung gewährleistet, daß in den in der deutschen Küstenwache zusammengeschlossenen Behörden und Einrichtungen keine Parallelstrukturen entstehen?

18. Wie wird bei der deutschen Küstenwache durch wen gewährleistet und verantwortet, daß bei einem Notfall bzw. bei der Bekämpfung von Schiffs- und Ölunfällen vorhandenes Material und Logistik mit größtmöglicher Effizienz eingesetzt werden?

19. Welche Kosten sind durch die Einrichtung der deutschen Küstenwache bei welchen Behörden, Einrichtungen o. ä. aus welchem Grund entstanden?

20. Welche Einsparungen wurden durch die Einrichtung der deutschen Küstenwache bei welchen Behörden, Einrichtungen o. ä. aus welchem Grund erreicht?

21. Welche Einsparungen wären bei der deutschen Küstenwache durch welche Maßnahmen und aus welchem Grund möglich?

22. In welcher Weise hat sich die Einrichtung einer deutschen Küstenwache bewährt?

Zur Einbindung der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger in das Notfallkonzept des Bundes

23. Wie sind nach Planung der Bundesregierung die Kräfte der „Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger" (DGzRS) in das Sicherheitskonzept Deutsche Bucht eingebunden?

24. Welche Kompetenzen sind nach Planung der Bundesregierung in ihrem Sicherheitskonzept Deutsche Bucht für die DGzRS vorgesehen?

25. Welche Behörden oder Einrichtungen haben nach Planung der Bundesregierung normalerweise bzw. in einem Notfall welche Weisungsbefugnis gegenüber der DGzRS?

26. Wie ist nach Planung der Bundesregierung das von der DGzRS betriebene „Maritime Rescue Coordination Center" (MRCC) in das Sicherheitskonzept Deutsche Bucht eingebunden?

Allgemeine Fragen zum Notfallkonzept des Bundes

Bonn, den 4. September 1998

Gila Altmann (Aurich)
Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333